

УДК 332.122 (985)

Современные экономические тенденции северных и арктических регионов России

В.С. Селин

Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина КНЦ РАН, Анапиты

Аннотация. Представлена оценка природно-ресурсного и транспортного потенциалов северных и арктических регионов. Показано, что Арктическая зона и Север исключительно важны для России в плане обеспечения ее экономических, геополитических, оборонных и других интересов. Определено, что энергетические ресурсы и транспортный потенциал Севера и Арктики могут стать одним из инструментов системной модернизации экономики страны и при условии разработки эффективной социально-экономической политики обеспечить устойчивое пространственное развитие северных и арктических территорий.

Abstract. Assessment of environmental, resource and transport potential in Northern and Arctic regions has been presented. It has been shown that Russian Northern and Arctic regions are of special importance to the country in ensuring economic, geopolitic, defensive and other interests. Energy resources and transport potential of Northern and Arctic regions can be one of the tools advisable to modernize the national economy and ensure – through realizing an effective social and economic policy – the sustainable spatial development of Northern and Arctic regions.

Ключевые слова: Север, Арктика, углеводородные ресурсы, транспортный потенциал, Северный морской путь, кластеры, пространство, геополитика, геоэкономика, экономические интересы, политические интересы

Key words: North, Arctic, hydrocarbonic resources, transport potential, Northern Sea Route, clusters, space, geopolitics, geoeconomics, economic interests, political interests

1. Введение

Перспективы экономического развития арктических территорий, а, следовательно, позиционирование государства и ведущих компаний на шельфе связаны исключительно с естественными конкурентными преимуществами, которые можно объединить в три большие группы:

- природные ресурсы, перспективные в плане освоения в ближайшие 20-30 лет с учетом интенсивного развития инновационных технологий;
- транспортные системы как в настоящее время, так и в перспективе связанные в первую очередь с транспортировкой сырьевых ресурсов, в том числе с учетом возможных климатических изменений;
- пространственные ресурсы, которые начиная с середины XX в. играют все более значительную роль.

Можно отметить, что в настоящее время на Севере России добывается около 80 % всей российской нефти и более 90 % газа, и в перспективе эти цифры будут только расти, поскольку запасы Каспия и Юго-Востока Сибири в лучшем случае смогут поддержать существующие пропорции. Другая проблема заключается в том, что крупнейшие месторождения нефти находятся в стадии затухания, а последние стратегические запасы газа сконцентрированы на Ямале, т.е. на суше.

2. Роль арктического шельфа в ресурсном потенциале Российской Федерации

Для реалистичной оценки конкурентных преимуществ целесообразно последовательно рассмотреть ресурсный потенциал Российской Федерации, а затем – роль в этом потенциале арктического шельфа. Тезис о масштабности запасов нефти в национальной экономике весьма сомнителен. При их удельном весе в мировых запасах в размере менее 5 % наша экономика работает в очень истощительном режиме, производя более 15 % мировой добычи нефти. Не случайно во многих экспертных заключениях звучат опасения, что сразу за пределами 2010 г. спад в этом секторе неизбежен (*Ильинский и др., 2006; Коржубаев, 2010*).

В этом отношении показательно, как решительно была изменена политика энергоснабжения в США, когда несбалансированность их системы нефтедобычи достигла в 80-е годы примерно такого же уровня, как в России: в течение 15 лет объемы добычи нефти внутри страны снижались с 600 до 350 млн т, формировался стратегический резерв и неприкосновенный ресурс для будущих поколений, дефицит же сырья компенсировался наращиванием импорта. При этом использовались два независимых источника – далеко добываемая, но дешевая нефть из Саудовской Аравии и Арабских Эмиратов и более дорогая, но с коротким транспортным плечом нефть из Канады, вышедшей в этот период на первое место по обеспеченности запасами среди стран САР. Стабильность и самодостаточность сформировавшейся системы поставок нефти на американский рынок делает малоперспективными попытки найти нишу для поставок туда российской нефти из арктических месторождений, отличающихся повышенными затратами и рисками.

Другое положение складывается с природным газом. Россия имеет в этой сфере стратегические преимущества: более 25 % мировых запасов и такой же удельный вес производства. Традиционно основным потребителем российского газа является Европа, куда поступает более 90 % отечественного экспорта. В ближайшее время положение только осложнится, так как за пределами 2012 г. начнется существенное сокращение добычи как газа, так и нефти в Северном море, и в результате Европейский союз будет испытывать острую необходимость замещения выбывающих источников. В этом аспекте газ Штокмановского месторождения, при всех технологических проблемах и высоких затратах, может стать приоритетным для этого рынка.

Однако и североамериканский рынок примерно в этот же период начнет испытывать серьезный дефицит. Традиционно природный газ считался энергетическим сырьем местного потребления и передавался исключительно по трубам. Но в начале 90-х годов были освоены технологии массового производства и доставки потребителям сжиженного природного газа. Производство сжиженного газа, еще в 1995 г. составлявшее менее 10 млн т, уже в 2002 г. превысило 100 млн т и в 2007 г. достигло уровня 270 млн т (Ильинский и др., 2006; Санеев и др., 2009). То есть в настоящее время сжижается почти 15 % мировой добычи природного газа, что составляет около 40 % всего экспорта. Необходимо иметь в виду, что почти 90 % этой продукции потребляется странами Азиатско-Тихоокеанского региона, в первую очередь Японией и Южной Кореей. Североамериканский и европейский рынки только начинают осваивать сжиженный газ. Но по мере исчерпания собственных источников североамериканский рынок будет наращивать масштабы импорта СПГ, который к 2015 г. составит не менее 20 млн т. Однако в целом темпы роста производства СПГ будут сокращаться и в очередном пятилетии вряд ли превысят 50 % (в 2002-2007 гг. прирост составил 150 %).

В связи с этим строительство заводов по сжижению газа на Сахалине, а в перспективе и на Кольском полуострове, является не только технологическим прорывом для России, но и важнейшим шагом в диверсификации поставок на мировые рынки.

Чтобы понять реальную ситуацию, необходимо иметь в виду, что если брать не ресурсы, а запасы, то доля российских нефтегазовых провинций в общем российском балансе углеводородного сырья крайне невелика (Коржубаев, 2010; Санеев и др., 2009). По запасам газа она составляет 8 %, по нефти – и вовсе 1 % (см. таблицу). В газовой составляющей из отмеченных процентов подавляющая часть приходится на уже упоминавшееся Штокмановское месторождение. Других подготовленных запасов сегодня нет, а средства, выделяемые государством на их подготовку, как следует из Стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа на период до 2020 г., крайне малы для масштабного освоения этого важнейшего мегарегиона.

Таблица. Распределение разведанных запасов нефти и газа по нефтегазоносным провинциям России (на 1 января 2004 г.), %

Провинция	Запасы нефти	Запасы газа
Западно-Сибирская	67.0	75.1
Восточно-Сибирская	3.6	4.4
Волго-Уральская	17.4	2.0
Северо-Кавказская	1.2	3.0
Тимано-Печорская	7.8	5.1
Шельф, всего	3.0	10.4
В том числе арктический	1.4	8.0

Примечание: Запасы газа в Арктике – около 40 %, нефти – около 10 %. Прогнозные ресурсы газа на шельфе – 40 % от общероссийских, в том числе на арктическом – 32 %.

Таким образом, в настоящее время разведанные запасы углеводородного сырья на российском арктическом шельфе вряд ли могут иметь стратегическое значение из-за их небольших объемов и сложности освоения месторождений. Однако при существующих масштабах мировой добычи нефти и газа, а тем более с учетом резкого расширения емкости азиатского рынка ресурсы в первую очередь Баренцева и Карского морей могут стать важным фактором в обеспечении сбалансированности европейского рынка и сохранении на необходимом уровне энергетической безопасности России.

С другой стороны, защита национальных интересов необходима и на морских коммуникациях в международных водах. И нормы права здесь должны подкрепляться активным силовым присутствием России. При этом присутствие нужно не только и даже не столько в связи с государственным противостоянием, сколько с прогрессирующим ростом такого негативного явления, как терроризм на море (Кибиткин, 2007; Козьменко, Щеголькова, 2010).

В этой связи особую тревогу вызывает серьезное снижение активности в морских перевозках отечественного гражданского флота и не менее серьезное ослабление военного присутствия страны в зонах ее стратегических интересов. При этом нужно отметить, что более 70 % всех морских перевозок

приходится на углеводородное сырье и продукты его переработки, и цифра эта в ближайшие 10 лет только увеличится. Приверженность отечественных корпораций к "трубе" не только снижает мобильность российских поставок нефти и газа, но и в ряде случаев повышает удельные затраты на транспортировку. Достаточно сказать, что прокачка нефти в смешанном варианте (трубопровод до Тайшета и далее по железной дороге в Китай) будет обходиться примерно в 55 долл. США за тонну, а в варианте трубопровода до порта Находка – не менее чем в 65 долл. за тонну. В то же время морская перевозка по трассе Северного морского пути от Енисейского залива до потребителей в Юго-Восточной Азии даже с учетом ледокольного сопровождения, по экспертным оценкам, вряд ли превысит 50 долл. за тонну.

3. Стратегическое развитие северных и арктических регионов

По прогнозу ВНИГРИ, добычный потенциал арктических морей к 2020 г. достигнет по нефти 23-40 млн т (главным образом за счет ресурсов Печорского моря), по газу – около 150 млрд куб. м (за счет ресурсов Баренцева и Карского морей). Транспортировка этих объемов морским транспортом является наиболее оправданной экономически, однако объекты и службы обеспечения плавания по СМП вряд ли с ними справятся. Не исключено, что будет предпринята попытка направить эти потоки опять по трубопроводам, что, на наш взгляд, не имеет серьезных обоснований даже в тактическом плане, не говоря уже о приоритетах национальной морской стратегии в условиях глобализации.

Усиление внимания к Северному морскому пути абсолютно необходимо с точки зрения долговременных стратегических интересов России. Президент США 9 января 2009 г. утвердил арктическую региональную политику, в рамках которой свобода открытого моря определена основным национальным приоритетом США. Северо-Западный проход является проливом, используемым для международного судоходства; Северный морской путь включает проливы, используемые для международного судоходства; режим транзитного плавания применяется к проходу через оба этих пролива. Российская Федерация не рассматривает СМП как стратегическую национальную морскую магистраль, находящуюся под ее юрисдикцией.

Однако во внутренних документах Россия фактически рассматривает СМП как национальную магистраль, поэтому противоречия неизбежны, особенно если учесть, что Россия ратифицировала Конвенцию по морскому праву, согласно которой акватории за пределами 12-мильной зоны территориальных вод открыты для судоходства. Конечно, в соответствии с Конвенцией арктическая страна, учитывая особые условия, может предъявлять повышенные экологические требования ко всем видам судов, осуществляющих здесь плавание. Но тогда эти же требования придется предъявлять к отечественным судам, что пока нереально.

Стратегическое развитие морских грузопотоков в Арктике в ближайшей перспективе и на период до 2020 г. связано в первую очередь с освоением шельфа и транспортировкой углеводородного сырья. Можно предполагать появление относительно небольшого объема контейнерных перевозок, особенно если принять во внимание, что федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России" (подпрограмма "Развитие экспорта транспортных услуг") предусмотрено значительное усиление роли Транссибирской магистрали в этих перевозках из Азиатско-Тихоокеанского региона в страны Евросоюза (*Национальные...*, 2009).

Для увеличения конкурентоспособности транспортной системы России предполагается реализация комплексных инфраструктурных проектов, направленных на повышение привлекательности российских транспортных коридоров, что позволит увеличить объем транзитных перевозок к 2010 г. на 25-30 млн т, получить дополнительные доходы в размере более 6 млрд долл. США. Это согласуется с масштабной задачей подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг", предусматривающей привлечение на Транссибирскую магистраль 1 млн контейнеров из тех 6 млн, которые сейчас переправляются между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом морским путем.

Вторым главным направлением повышения конкурентоспособности транспортной сети признана комплексная модернизация экспортной транспортной инфраструктуры, которая позволит обеспечить экспорт стратегических товаров, прежде всего энергоносителей. Речь идет о модернизации существующей транспортной инфраструктуры, входящей в систему международных транспортных коридоров, и строительстве новых морских терминалов. Переключение экспортных потоков на российские порты снизит риски, связанные с использованием коммуникаций, которые Россия контролирует не полностью. Решение задач транспортировки стратегических энергоносителей осуществляется путем развития морского и железнодорожного транспорта, согласованного с развитием трубопроводной инфраструктуры.

Можно предположить, что речь идет о портах Латвии и Эстонии, через которые в 2005 г. было перекачено около 50 млн т сырой нефти. С выходом на полную мощность терминалов порта Приморск в Ленинградской области, т.е. к 2011 г., более 70 % этого экспорта вернется в российские порты.

Транспортная стратегия практически не затрагивает северные морские направления, что можно связать только с одной причиной: доминирующим приоритетом стратегии остается транспортировка энергоносителей на европейский рынок. Хотя это абсолютно необоснованно и даже опасно с точки зрения диверсификации экспортных поставок и преодоления монополии. Более предпочтительной

представляется североамериканская альтернатива, для которой северные российские порты, и в первую очередь Мурманский транспортный узел, имеют серьезные стратегические преимущества (проект "Северные ворота") с позиций транспортировки как нефти, так и сжиженного газа.

Несмотря на значение Севера и Арктики для страны и мирового сообщества, российская часть их территории остается остропроблемной зоной. Международные тенденции в этом мегарегионе существенно отличаются от отечественных практически по всем направлениям, в том числе

➤ в демографическом плане: в российской части за годы реформ население уменьшилось более чем на 30 %, тогда как в зарубежной – почти настолько же выросло. В результате деловой центр штата Аляска г. Анкоридж по населению вплотную приблизился к г. Мурманску, хотя еще в 1990 г. отставал от него по этому показателю в 2 раза;

➤ в финансовом плане: только в России северные и арктические регионы перечисляют в федеральный бюджет больше, чем получают в виде обратных трансфертов. При этом уровень их бюджетной обеспеченности даже несколько ниже, чем в среднем по стране;

➤ в инфраструктурном плане: состояние инфраструктуры на российской территории серьезно сдерживает реализацию инвестиционных проектов, в том числе в части освоения арктического шельфа. На грани остановки находится значительная часть северных портов. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в Республике Саха (Якутия) составляет менее 2 тыс. км, а в том же штате Аляска, который в 2 раза меньше по площади, она превышает 20 тыс. км (со специальным бетонным покрытием).

Совершенно очевидно, что обеспечение устойчивого развития этого макрорегиона, геополитически и экономически чрезвычайно важного для России, требует осуществления разносторонней, достаточно масштабной протекционистской политики и государственной поддержки, а также формирования новых, адаптированных к реалиям Севера и современным геоэкономическим вызовам институтов и механизмов их взаимодействия на пространстве Севера и Арктики.

Главной целью государственного регулирования и поддержки является создание условий для развития человеческого потенциала. Это вызвано не только необходимостью возмещения гражданам дополнительных материальных и физиологических затрат в связи с работой и проживанием в экстремальных природно-климатических условиях Севера, но и потребностями экономики этих регионов в рабочей силе в связи с начинающимся освоением новых районов и формированием новых производств.

4. Заключение

Проведенный анализ позволяет сформулировать следующие базовые принципы государственной региональной политики на Российском Севере и в российском секторе Арктики:

- упорядочение (оптимизация) роли государства в формировании рыночно ориентированной системы регулирования экономических и социальных процессов в регионах, сохранение государственного протекционизма и обеспечение национальной экономической безопасности;

- ориентация на стратегию устойчивого развития северных регионов, жизнеспособность которых определяется рациональным использованием природно-ресурсной базы и других конкурентных преимуществ территории;

- поддержание ресурсно-природного потенциала с учетом необходимости удовлетворения потребностей будущих поколений, в том числе на основе перевода части используемого ресурсного потенциала в финансовый потенциал специальных региональных фондов наследия;

- формирование населения и трудовых ресурсов Севера на условиях минимальной достаточности и модернизация системы государственных гарантий и компенсаций в соответствии со спецификой хозяйствования на Севере в рыночных условиях;

- обеспечение экономического порядка и системы социальных отношений, создающих гарантии жизнеобеспечения и сохранения культуры коренных малочисленных народов Севера.

Литература

Ильинский А.А., Мнацаканян О.С., Череповицын А.Е. Нефтегазовый комплекс Северо-Запада России: Стратегический анализ и концепция развития. *СПб., Наука*, 475 с., 2006.

Кибиткин А.И. Оценка устойчивости сложных экономических систем. *Латвия, Эльблонг*, 203 с., 2007.

Козьменко С.Ю., Щеголькова А.А. Геополитические основания регионального присутствия России в Арктике. *Морской сборник*, № 9, с.52-57, 2010.

Коржубаев А.Г. Влияние глобального финансово-экономического кризиса на нефтегазовый комплекс России. *Регион: экономика и социология*, № 2, с.272-281, 2010.

Национальные экономические интересы и тенденции развития морских перевозок углеводородных ресурсов в Арктике. *Апатиты, КНЦ РАН*, 163 с., 2009.

Санеев Б.Г., Соколов А.Д., Музычук С.Ю., Музычук Р.И. Структурные изменения перспективных топливно-энергетических балансов. *Регион: экономика и социология. Спецвыпуск: Топливо-энергетический комплекс Востока России: приоритеты, проблемы и механизмы реализации направлений развития*, с.110-122, 2009.